



# Gemeinde Hasbergen

## Lärmaktionsplan (Stufe 2)

### Konfliktanalyse auf der Basis der Lärmkartierung für Hauptverkehrsstraßen

#### **Aufstellende Behörde:**

Gemeinde Hasbergen  
Martin-Luther-Straße 12

**49205 Hasbergen**

Bearbeitet durch



#### **RP Schalltechnik**

Molenseten 3  
Telefon 05 41 / 150 55 71  
E-Mail: [info@rp-schalltechnik.de](mailto:info@rp-schalltechnik.de)

49086 Osnabrück  
Telefax 05 41 / 150 55 72  
Internet: [www.rp-schalltechnik.de](http://www.rp-schalltechnik.de)

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Ralf Pröpper

Stand: 13. Dezember 2012  
Projekt-Nr. 11-004

---

---

<b>Inhaltsverzeichnis:</b>		<b>Seite</b>
<b>1.</b>	<b>Ausgangssituation .....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Berechnungsgrundlagen .....</b>	<b>2</b>
<b>3.</b>	<b>Ergebnisse der Lärmkartierung .....</b>	<b>3</b>
<b>4.</b>	<b>Bewertung der Ergebnisse/Konfliktanalyse .....</b>	<b>8</b>

Anlage

Geschätzte Zahl der von Hauptverkehrsstraßen belastete Menschen

---

---

## 1. Ausgangssituation

Der eigentlichen Lärmaktionsplanung geht die Lärmkartierung mit der Aufstellung der strategischen Lärmkarten voraus. Neben dem Kartenmaterial werden auch statistische Daten zur Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen in der jeweiligen Kommune aufbereitet.

### Lärmkarten

Die 34. BImSchV (Lärmkartierungsverordnung) legt das Verfahren fest, wie Lärmkarten zu erstellen sind und an die EU weitergeleitet werden. Gleichzeitig fordert die Verordnung, dass die Lärmkarten zur Unterrichtung der Öffentlichkeit in verständlicher Darstellung und leicht zugänglichen Formaten zu verbreiten sind. Aus diesem Grunde werden die Lärmkarten der Öffentlichkeit und den Gemeinden vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz über das Internet zur Verfügung gestellt.

### Statistische Daten

Mit der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)" kann die Zahl der lärmbelasteten Menschen sowie die lärmbelasteten Flächen und die Zahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser ermittelt werden, die zu den Lärmkarten abzugeben sind.

Dazu werden Statistiken ermittelt, die sich auf das von den Hauptverkehrsstraßen belastete Gebiet der jeweiligen Kommune beziehen. Die darin angegebenen Daten stellen eine Analyse der Lärmkartierung dar.

Die hier vorgestellte Konfliktanalyse bewertet die Ergebnisse der veröffentlichten Lärmkarten und der statistischen Daten.

## 2. Berechnungsgrundlagen

Für die Berechnung der Lärmkarten auf der Basis der 34. BImSchV wurden von der zuständige Stelle nur die Hauptverkehrsstraßen (HVS) ausgewertet. Zu den HVS zählen die Autobahnen sowie die Bundes- und Landestraßen.

Die Berechnung wurde mit Daten des Nds. Landesbetriebes für Straßenbau und Verkehr (NLSTBV) aus dem Jahr 2010 und mit Daten des Landesamtes für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen (LGLN) aus dem Jahre 2011 durchgeführt.

Fehlende Daten wurden durch die ZUS-LLG des GAA-Hildesheim in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Kommunen über das Internetportal GEODAVE erhoben, die anonymisierten Einwohnerdaten (2011) stammen von den jeweils zuständigen Einwohnermeldeämtern.

In Hasbergen sind als HVS die Bundesautobahn A 30 mit einer Belastung von ca. 22,7 Mio. Kfz pro Jahr und die Landesstraße L 89 mit bis 4,0 Mio. Kfz pro Jahr untersucht worden.

In den strategischen Lärmkarten muss der Lärmindex mit einer in 5 dB(A)-Bereichen unterteilten Skala für  $L_{den}$  und  $L_{night}$  ausgewiesen sein. Diese graphische Darstellung der Lärm-situation ist mit Isophonenflächen für den  $L_{den}$  über 55 dB(A) und  $L_{night}$  über 50 dB(A) kartiert.

Die in den Lärmkarten skizzierten Bereiche haben nicht die Bedeutung von Grenzwerten, die verpflichtend einzuhalten sind. Sie dienen dazu, die Gebiete einzugrenzen, für die Handlungsbedarf besteht. Bürgerinnen und Bürger können aus Lärmaktionsplänen keine unmittelbaren Rechtsansprüche zur Durchsetzung von Maßnahmen ableiten.

So sind nicht die einzelnen Bandbreiten einer Isophonenfläche als Gesamtheit zu sehen, sondern es ist eine differenzierte Betrachtung erforderlich.

So kann z. B. nicht eine Isophonenfläche von  $L_{night} > 50 - < 55$  dB(A) als Gesamtfläche einem einzigen Grenzwert innerhalb dieser Bandbreite zugeordnet werden. Es sind die detaillierten dB(A)-Werte zu berücksichtigen.

„Lärmprobleme“ in diesem Sinne liegen vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein  $L_{den}$  von 70 dB(A) oder ein  $L_{night}$  von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Diese Werte werden als Auslösewerte für die Untersuchung von Schutzmaßnahmen angesehen.

Im Einzelfall können daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig sein.

### 3. Ergebnisse der Lärmkartierung

Die Ergebnisse der Lärmkarten wurden von der Zentralen Unterstützungsstelle Luftreinhaltung und Gefahrstoffe des GAA Hildesheim (ZUS-LG) ermittelt und im Internet unter

[http://www.umwelt.niedersachsen.de/themen/laermschutz/euumgebungslaerm/kartierungsergebnisse/kartierungsergebnisse\\_2stufe\\_2012/106491.html](http://www.umwelt.niedersachsen.de/themen/laermschutz/euumgebungslaerm/kartierungsergebnisse/kartierungsergebnisse_2stufe_2012/106491.html)

veröffentlicht.

#### Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete:

$L_{den}$ :	> 55 dB(A)	> 65 dB(A)	> 75 dB(A)
Größe/km <sup>2</sup>	4,4	0,9	0,1

#### Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

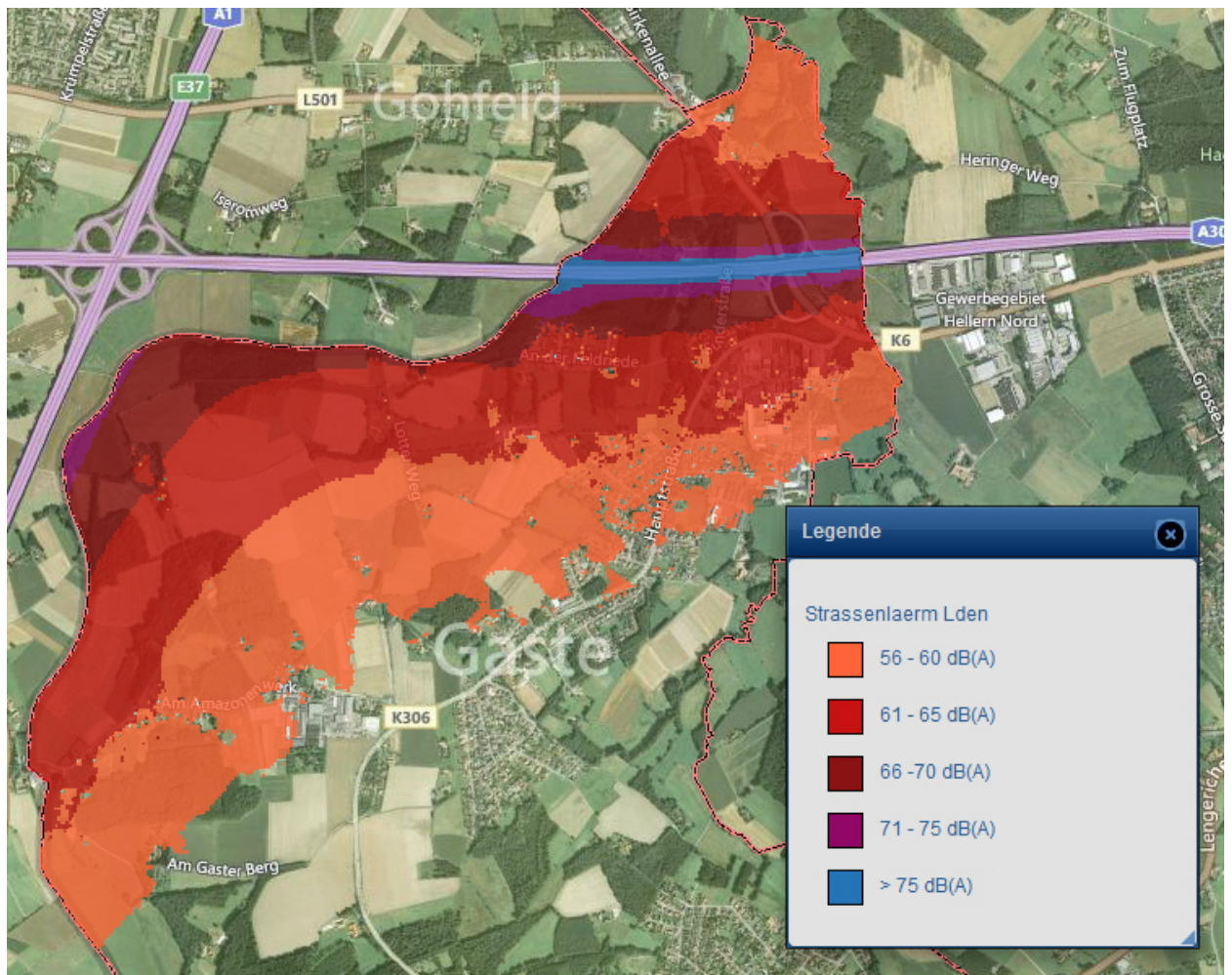
$L_{den}$ :	> 55 dB(A)	> 65 dB(A)	> 75 dB(A)
N Wohnungen	600	100	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

#### Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

$L_{den}$ :	> 55 bis ≤60 dB(A)	> 60 bis ≤65 dB(A)	> 65 bis ≤70 dB(A)	> 70 bis ≤70 dB(A)	> 75 dB(A)
N	800	400	100	0	0

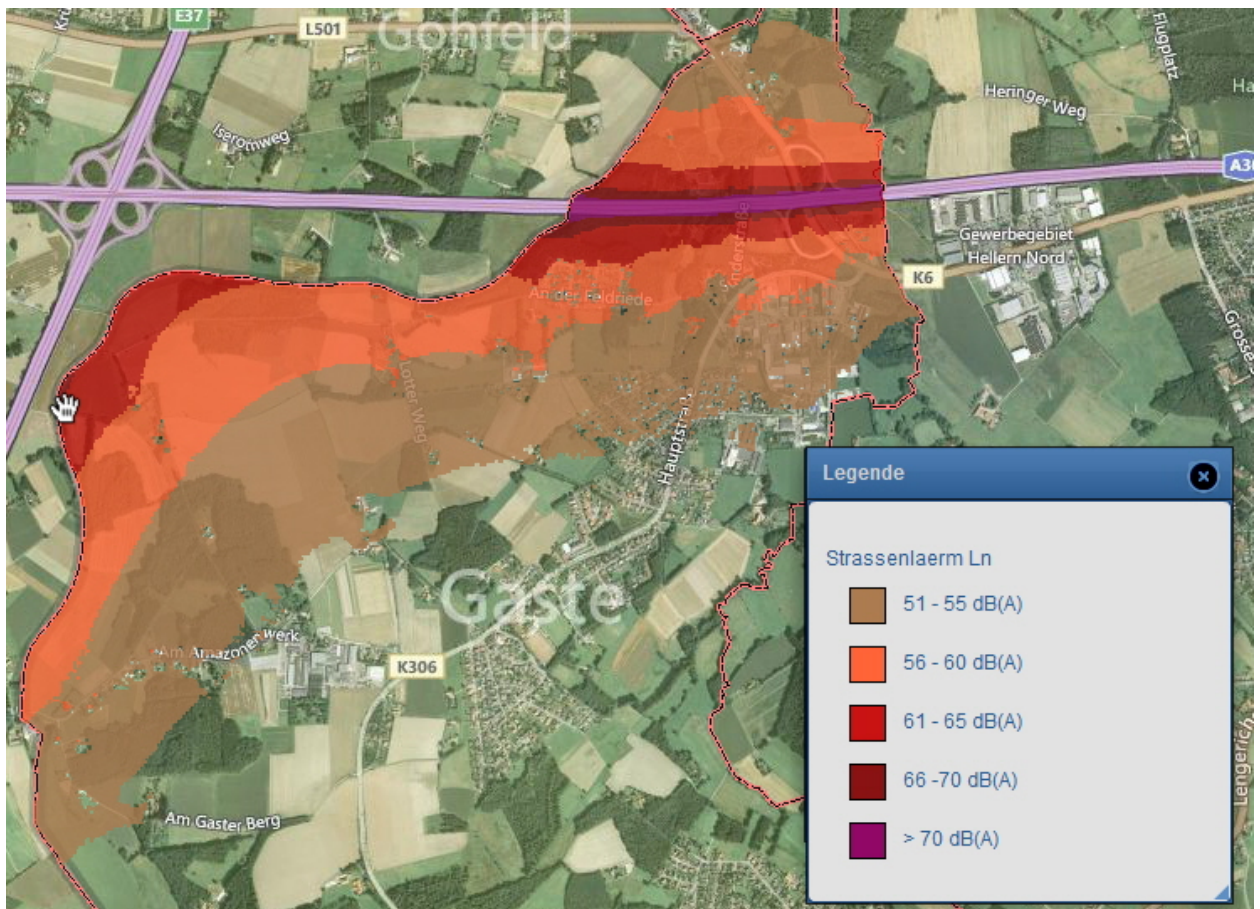
$L_{night}$ :	> 50 bis ≤55 dB(A)	> 55 bis ≤60 dB(A)	> 60 bis ≤65 dB(A)	> 65 bis ≤70 dB(A)	> 70 dB(A)
N	500	200	0	0	0

**Tabelle 1:** Ergebnisse der Lärmkartierung (siehe Anlage)



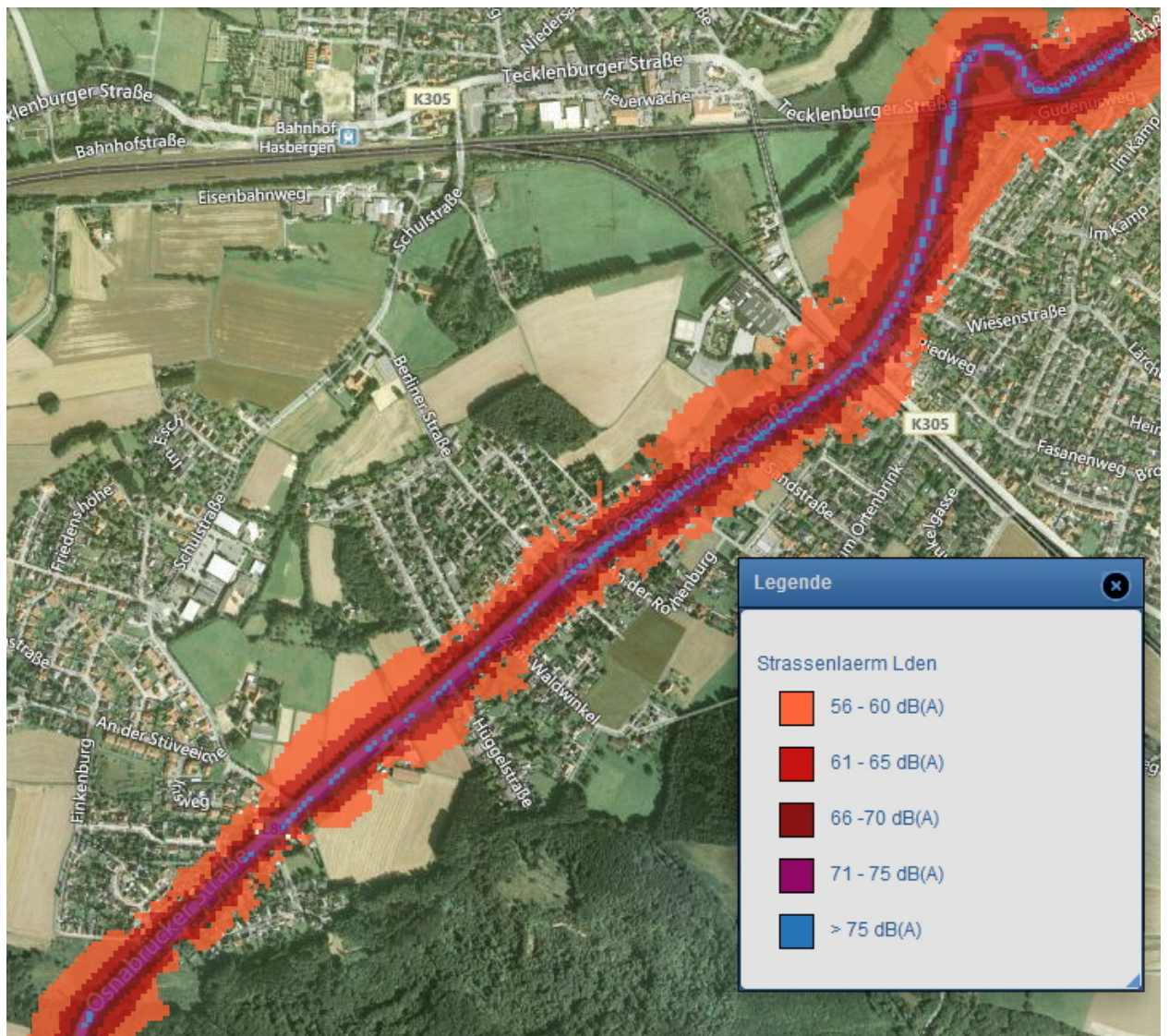
**Karte 1:** Übersicht Lärmsituation (2.Stufe) für die Autobahn A 30 L<sub>den</sub> (ohne Maßstab)

Quelle: [http://www.umweltkarten-niedersachsen.de/GlobalNetFX\\_Umweltkarten/](http://www.umweltkarten-niedersachsen.de/GlobalNetFX_Umweltkarten/)



**Karte 2:** Übersicht Lärmsituation (2.Stufe) für die Autobahn A 30  $L_{night}$  (ohne Maßstab)

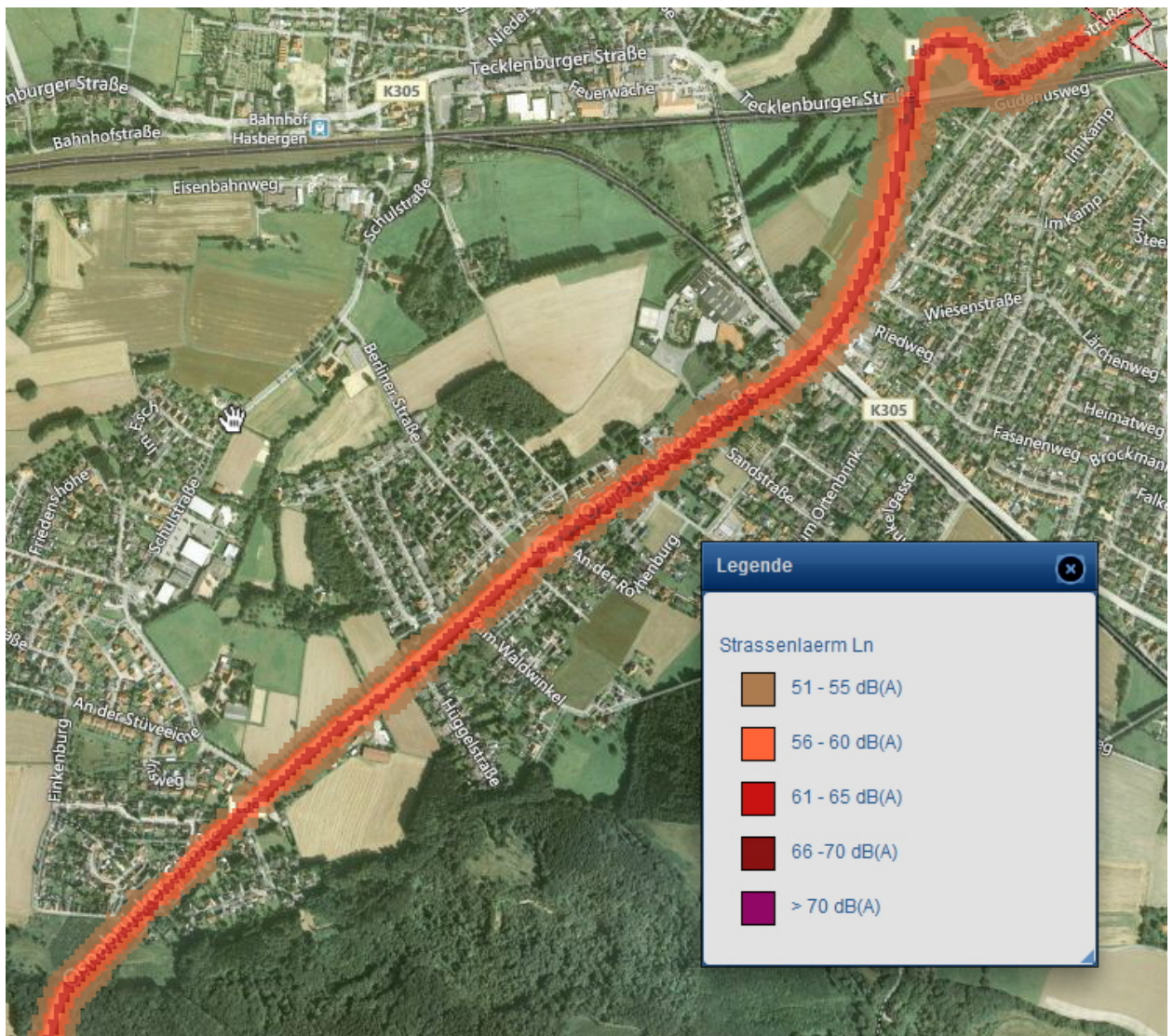
Quelle: [http://www.umweltkarten-niedersachsen.de/GlobalNetFX\\_Umweltkarten/](http://www.umweltkarten-niedersachsen.de/GlobalNetFX_Umweltkarten/)



**Karte 3:** Übersicht Lärmsituation (2.Stufe) für die Landstraße L 89 L<sub>den</sub> (ohne Maßstab)

Quelle: [http://www.umweltkarten-niedersachsen.de/GlobalNetFX\\_Umweltkarten/](http://www.umweltkarten-niedersachsen.de/GlobalNetFX_Umweltkarten/)





**Karte 4:** Übersicht Lärmsituation (2.Stufe) für die Landstraße L 89  $L_{night}$  (ohne Maßstab)

Quelle: [http://www.umweltkarten-niedersachsen.de/GlobalNetFX\\_Umweltkarten/](http://www.umweltkarten-niedersachsen.de/GlobalNetFX_Umweltkarten/)

## 4. Bewertung der Ergebnisse/Konfliktanalyse

Die betroffenen 1.300 Personen in Hasbergen liegen in verschiedenen Pegelklasse von 55 bis 70 dB(A) als 24-Stunden-Wert  $L_{DEN}$ . In der Nacht ( $L_{Night}$  - 22:00 bis 6:00 Uhr) sind 700 Personen berechnet worden, die mit Lärmpegeln bis von 50 bis 60 dB(A) belastet sind.

Die vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz empfohlenen Auslösekriterien des  $L_{DEN}$  von 70 dB(A) und  $L_{Night}$  von 60 dB(A) zur Aufstellung eines umfassenden Lärmaktionsplanes werden nicht erreicht.

Für eine Bewertung der ermittelten Lärmsituation können die Angaben, die in nationalen Regelwerken für die Lärmbewertung bei verkehrlichen Planungen vorhanden sind, herangezogen werden. Die Tag- und Nachtpegel können dabei nicht unmittelbar miteinander verglichen werden, weil auf nationaler Ebene andere Richtlinien als die hier verwendete Regelwerte der EU gelten.

Die bei der Kartierung des Umgebungslärms nach VBUS ermittelte Pegelwerte an den Gebäuden (siehe Anlage) sind durch folgende Abschläge mit den nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) ermittelten Werten zu vergleichen, solange sich keine Lichtsignalanlagen im Umfeld befinden: <sup>1</sup>

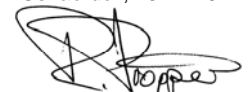
- Der  $L_{DEN}$ -Wert nach VBUS ist mit den folgenden Abschlägen in den Tagwert nach RLS-90 umzurechnen: Für Bundesautobahnen: -3 dB(A), für Bundesstraßen: -2 dB(A), für Landes-, Kreis-, Gemeinde- und Verbindungsstraßen: -1 dB(A)
- Die Nachtwerte sind identisch

Durch die Umrechnung in den auf nationaler Ebene zu betrachtenden Tageswert  $L_{mT}$  reduziert sich der  $L_{DEN}$  im Einflussbereich der A 30 um 3 dB(A) und an der L 89 um 1 dB(A). Damit werden am Tag (6:00 bis 22:00 Uhr) ca. 700 Personen mit Pegeln von 55 bis 65 dB(A) betroffen sein. Eine genaue Belastung der einzelnen Gebäude und deren Bewohner wird aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht zur Verfügung gestellt.

Die Planung von Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung erfolgt nach nationalen Richtlinien. Eine Lärmsanierung von Bundesfernstraßen auf der Basis der Verkehrslärmschutzverordnung kann erfolgen, wenn der Tagwert über 67 dB(A) oder der Nachtwert über 57 dB(A) liegt. Diese Grenzwerte sind abhängig von der Gebietstypisierung der Gebäude. Die genannten Werte gelten für Allgemeine Wohngebiete, bei Mischgebieten oder im Außenbereich gelten um 2 dB(A) höhere Grenzwerte.<sup>2</sup> Unter Berücksichtigung der Gebietstypisierung sind nur eine geringe Anzahl Bürgern in Hasbergen von Lärmpegeln betroffen, die über den genannten Pegeln liegen. Die Erarbeitung von Maßnahmen wird demnach aus der Berücksichtigung der nationalen Regelwerke nicht weiter verfolgt.

Aufgestellt:

Osnabrück, 13.12.2012



Dipl.-Geogr. Ralf Pröpper

<sup>1</sup> Vgl. Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI), Lärmaktionspläne – Antworten <http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/108146/>

<sup>2</sup> Genannt sind hier die im Jahr 2010 um 3 dB(A) reduzierten Grenzwerte der Lärmsanierung (Erlass des BMVBS vom 25.06.2010)